

第1章 メキシコという国

著者	星野 妙子
権利	Copyrights 日本貿易振興機構（ジェトロ）アジア 経済研究所 / Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) http://www.ide.go.jp
シリーズタイトル	アジアを見る眼
シリーズ番号	117
雑誌名	メキシコ自動車産業のサプライチェーン：メキシ コ企業の参入は可能か
ページ	1-13
発行年	2014
出版者	日本貿易振興機構アジア経済研究所
URL	http://hdl.handle.net/2344/00017458

第1章 メキシコという国



メキシコシティ中心部チャプルテペック公園にある英雄少年記念塔。1847年米国による首都占領に抵抗し戦死した少年たちを追悼する。(筆者撮影)

最初に、本書の理解を助けるメキシコに関する知識として、ラテンアメリカ諸国のなかでのメキシコの特異性と、工業化の歴史について簡単に述べておこう。

1 米国の隣国

神に遠く

米国に近い国

「あわれなメキシコよ、かくも神に遠く、かくも米国に近い国」。これは隣国に翻弄される自国に対しメキシコ人が抱く心情を表した有名なことばだ。一八七六年から一九一一年まで大統領として独裁体制を布いたポルフィリオ・ディアスのことばという説があるが、確証はない。

メキシコは北米大陸に位置するラテンアメリカの新興国だ。他のラテンアメリカの国々にはないメキシコならではの特徴に、世界最大の先進資本主義国であり軍事大国である米国と、三〇〇〇キロ余りにわたる国境を介して隣接することがある。表1-1にメキシコと米国を比べた数字をいくつか示した。それによれば、米国とメキシコのあいだには人口で三倍弱、国土面積と一人当たりGDPで五倍、GDPではなんと一三倍もの格差がある。

ちなみに、国土面積の差が大きく開いたのは一九世紀半ばのことだ。米国との戦争に負け、メキシコは当時の国土の半分近くを米国に割譲することを強いられた。そのために米国南西部の地名にはサンフランシスコ、ロサンゼルス、アリゾナ、ネバダ、コロラドなど、スペイン語起源が多い。自国をあわれと思うメキシコ人の心情は、このような苦難の歴史に由来している。

両国のあいだにあるのは格差ばかりではない。メキシコは三〇〇年におよぶスペインによる植民地支配（一五二年～一八二年）の歴史をもつ。そのために言語と文化をスペインから受け継いでいる。一方イギリス植民地であった米国は、本国から英語とアングロサクソン文化を受け継いだ。国境を挟んで北と南に異質の世界が対置してきたといえる。

表1-1 メキシコと米国の基本指標（2012年）

	人口 (100万人)	国土面積 (千平方キロ)	GDP (10億USドル)	一人当GDP (USドル)
メキシコ	115	1,964	1,177	10,247
米国	312	9,827	15,685	49,922

(出所) JETRO データベース (<http://www.jetro.go.jp>)。

ラテンアメリカ の域内先進国

ラテンアメリカの国々はメキシコと同様、一六世紀初頭から一九世紀初頭まで、イベリア半島の王国スペインあるいはポルトガルの植民地支配のもとにあった。加えてラテンアメリカの国々は、一九世紀最後の四半世紀に、先進資本主義諸国への一次産品の生産・輸出地として世界的な分業体制のなかに組み込まれ、さらに第一次世界大戦後に工業化への歩みを踏み出したという点でも似通った歴史をもつ。

ラテンアメリカ二〇カ国中、域内先進国とみなされているのがアルゼンチン、ブラジル、チリ、メキシコの、ABCＭと呼ばれる四カ国だ。二〇一二年においてABCＭの一人当たりGDPは、一万ドルから一万五〇〇ドルの範囲内で並んでいる（世界経済フォーラム『国際競争力レポート2013-2014』）。ABC三カ国と比較した場合のメキシコ経済の特異性は、米国の隣国であるために、米国経済との結び付きが強い点にある。そのことを、貿易構造によって示そう。

メキシコの特異性

図1-1、図1-2にABCＭ四カ国の二〇一二年における輸出と輸入の主要相手国・地域を示した。まず輸出相手国・地域をみると、

第1章 メキシコという国

図1-1 ラテンアメリカ主要4か国の輸出相手国・地域の構成（2012年）

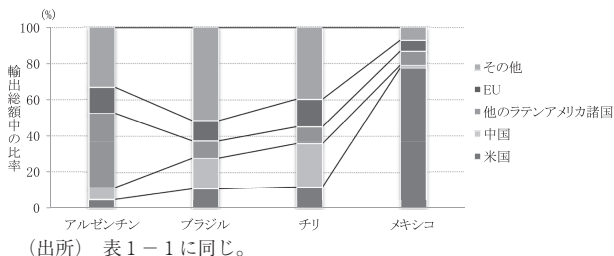
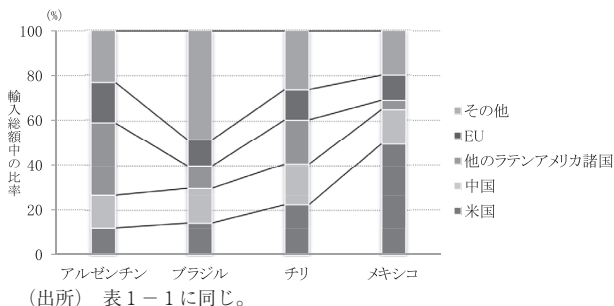


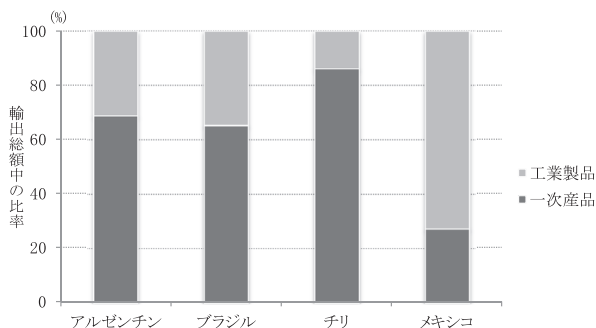
図1-2 ラテンアメリカ主要4か国の輸入相手国・地域の構成（2012年）



A B C 三カ国の輸出先が比較的分散しているのに対し、メキシコの場合は米国に集中していることがわかる。輸出総額の八割近くを米国向けが占める。一方、メキシコにない A B C の共通点を上げるとすれば、中国向け輸出の比重が大きいことだ。中国はブラジルとチリにとっては第一位、アルゼンチンにとってはブラジルに次ぐ第二位の輸出相手国だ。輸入については相手国・地域の偏りは輸出ほどではない。しかしそれでも図が示すように、メキシコの場合は米国からの輸入が総額の五割を占める。

A B C 三カ国とメキシコの違いは、輸出品目の構成にもみられる。図 1-3 は輸出品を一次産品と工業製品のふたつに分類しその比率を四カ国について示している。図は A B C 三カ国で

図 1-3 ラテンアメリカ主要 4 か国の輸出品の構成 (2012年)



(出所) CEPAL, *Anuario estadístico de América Latina y el Caribe* 2013, 111-112.

は一次産品が輸出総額の六割から八割を占めるのに対し、メキシコは反対に工業製品が七割をも占めることを示している。

A B C 三カ国に限らずラテンアメリカのほとんどの国は、一九世紀最後の四半世紀以来今もって一次産品を主要な輸出品としている。工業製品を主要輸出品とするメキシコは、ラテンアメリカでは異色の存在といえる。ただしメキシコが工業製品輸出国となったのは比較的最近のことである。そのことをブラジルと対比させながら示そう。

工業製品輸出国 への 変 身

表1-2、表1-3は、メキシコとブラジルの一〇大輸出品を輸出額の多い順に並べ、輸出総額に占める比率を一九七〇年から一〇年ごとに示している。それぞれの表の最下段は一〇品目の比率の合計を示す。輸出品は「一次産品・その加工品」と「工業製品」に分け、セルを前者が灰色、後者が白色に分けてある。この色に注目してほしい。

まずふたつの表の二〇一二年の列を見比べてみると、一〇大輸出品がメキシコはほぼ工業製品で埋まり、ブラジルは一次産品・その加工品で埋まっていることがわかる。ただしこの点は、図1-3の検討ですでに確認済みのことだ。図からは両国のより詳細な品目の

10大輸出産品の変化

2000年	2010年	2012年
航空機6.3%	鉄鉱石14.3%	鉄鉱石12.8%
鉄鉱石5.5%	原油8.0%	原油8.4%
大豆4.0%	大豆5.4%	大豆7.1%
自動車3.2%	砂糖4.6%	砂糖4.1%
食物油ケーキ3.0%	石油派生品3.3%	鶏肉2.9%
コーヒー2.8%	鶏肉2.6%	食物油ケーキ2.7%
パルプ2.8%	コーヒー2.6%	コーヒー2.4%
革靴2.5%	食物油ケーキ2.3%	とうもろこし2.0%
自動車部品2.2%	パルプ2.2%	航空機2.0%
アルミニウム2.1%	乗用車2.2%	牛肉1.9%
34.4%	47.8%	46.5%

10大輸出産品の変化

2000年	2010年	2012年
乗用車9.9%	原油12.0%	原油14.1%
原油8.9%	乗用車7.7%	乗用車7.8%
計算機4.9%	テレビ7.0%	自動車部品5.1%
被覆ケーブル4.0%	計算機6.1%	計算機5.0%
通信機器3.1%	自動車部品4.6%	テレビ4.7%
テレビ3.5%	計算機4.5%	トラック4.1%
自動車部品3.5%	トラック3.6%	被覆ケーブル2.3%
電気部品3.1%	被覆ケーブル2.2%	エンジン2.2%
トラック2.9%	エンジン2.0%	金2.2%
発電機2.8%	電気部品2.1%	電気部品2.1%
47.5%	51.8%	48.2%

第1章 メキシコという国

表1-2 ブラジルの

	1970年	1980年	1990年
1位	コーヒー34.6%	コーヒー12.4%	鉄鉱石7.7%
2位	鉄鉱石7.7%	鉄鉱石7.7%	食物油ケーキ5.3%
3位	綿花5.7%	食物油ケーキ7.5%	果汁4.8%
4位	砂糖4.7%	砂糖4.7%	コーヒー3.5%
5位	とうもろこし3.0%	石油派生品3.0%	革靴3.5%
6位	カカオ2.9%	自動車3.0%	アルミニウム3.0%
7位	食物油ケーキ2.8%	大豆油2.2%	大豆2.9%
8位	牛肉2.6%	大豆2.0%	エンジン2.8%
9位	木材2.5%	革靴1.9%	粗鋼2.4%
10位	コーヒー抽出液1.6%	果汁1.8%	石油派生品2.2%
10品目合計	68.1%	46.2%	38.1%

(出所) CEPAL, *Anuario Estadístico de América Latina y el Caribe* 2013.

(注) 灰色は一次産品およびその加工品、白色は工業製品。

表1-3 メキシコの

	1970年	1980年	1990年
1位	砂糖7.7%	原油60.9%	原油33.9%
2位	綿花7.0%	天然ガス4.0%	自動車9.9%
3位	コーヒー6.3%	コーヒー2.9%	エンジン5.3%
4位	海産物5.5%	海産物2.6%	石油派生品2.4%
5位	牛肉3.6%	銀2.4%	生鮮野菜1.7%
6位	生鮮トマト3.0%	綿花2.0%	生鮮トマト1.6%
7位	石油派生品2.6%	石油派生品1.6%	自動車部品1.4%
8位	生牛2.6%	自動車部品1.3%	コーヒー1.4%
9位	鉛2.3%	生鮮野菜1.1%	計算機1.3%
10位	長石2.4%	銅鉱石1.1%	生牛1.3%
10品目合計	43.0%	79.9%	60.2%

(出所) CEPAL, *Anuario Estadístico de América Latina y el Caribe* 2013.

(注) 灰色は一次産品およびその加工品、白色は工業製品。

違いがわかる。つぎにこの違いがいつ頃生じたのかをみるために、列を左にたどってみよう。まず最も古い一九七〇年の列をみると、両国ともに一〇大輸出品はすべて一次産品とその加工品だった。変化が現れたのは一九八〇年だ。両国ともにこの年に初めて一〇大輸出品に工業製品が顔を出した。メキシコの場合、一〇品目の比率の合計が一九八〇年に急上昇しているが、これは一九七〇年代に開発の進んだ原油が、この年には六〇・九パーセントという高い比率で輸出品の筆頭に躍り出たことによる。一〇大輸出品に含まれる工業製品の数、二〇〇〇年まで両国とも増加するが、以降は対照的な動きを示す。メキシコの場合はその後も増加を続け今日に至ったが、ブラジルの場合は再び一次産品・その加工品が増加し、一九八〇年と同じ状況に逆戻りした。このように対照的な動きとなったのは、経済グローバル化への両国のかかわり方が異なったことによる。中国の驚異的な成長により二〇〇〇年以降、一次産品価格が急騰した。その恩恵を受けてブラジルの一次産品輸出が急増し、貿易相手国として中国の重要性が高まった。一方、メキシコの場合注目されるのが、一〇大輸出品のなかに乗用車、自動車部品、トラック、被覆ケーブル、エンジンなど、自動車関連の品目が多いことだ。他のラテンアメリカにはみられないこのような変化がなぜ生じたのか。それは本書の第2章以降で明らかにされる。

メキシコの工業化の歴史は古く、米国の経済史家ヘイバーによれば、冒頭に述べたポルフィリオ・ディアスの時代にすでに近代工業の萌芽がみられたという (Haber 1989)。それなのになぜ一九七〇年まで一次産品輸出国にとどまっていたのだろう。その理由を理解するために、簡単に工業化の歴史を述べておこう。

2 工業化と自動車産業

工業化の四段階

一九八二年までのメキシコの工業化の過程は大きく四つの段階に分けることができる。第一段階は一八九〇年から一九四〇年までの時期で、メキシコ企業を担い手に、食品、飲料、繊維などの消費財工業の成長がゆるやかに進んだ。第二段階は一九四〇年から一九五三年までの時期で、第二次世界大戦と朝鮮戦争によって輸入が中断したことから、工業化が急伸した。一九五三年以降は重化学工業化が進行した。工業化過程への政府の関与が拡大した時期でもある。輸入を制限し国内産業の保護育成政策をとったことから、政府主導の輸入代替工業化期といわれる。経済成長を牽引した産業

と担い手の特徴によって一九六二年を境にふたつの時期に分けることができる。一九五三年から一九六二年までの時期はメキシコ企業と公企業を担い手として化学製品、金属・非金属製品などの中間財産業が経済成長を牽引した。一九六二年から一九八二年までの時期は機械、電気機器、自動車などの資本財産業・耐久消費財産業が急成長した。この時期に外資系企業が担い手として重要性を増した（星野 1998）。

輸入代替

工業化政策

政府の輸入代替工業化政策の主要なメニューとして、次の四つを上げることができる。第一に高率の関税や輸入許可制による国内産業の保護、第二に税制優遇措置や補助金の支給による民間企業の投資支援、第三に公企業の設立による政府の生産活動への直接的関与、そして第四に投資の誘導やメキシコ企業の活動の場を創出するための外資規制だ。重化学工業化段階の後半期初めに当たる一九六二年に輸入代替工業化政策の目玉となったのが自動車産業だった。自動車産業が選ばれた理由としてはふたつある。ひとつは自動車産業が貿易赤字の大きな発生源であったこと、もうひとつは自動車産業の裾野の広さだ。自動車の生産には鉄、非鉄金属、プラスチック、繊維、ゴムなど多様な素材が必要とされる。また狭義の自動車産業は部品製造と完成車組

立てのふたつの部門からなるが、このほかに自動車の販売、修理など規模の大きな関連部門をもつ。このように裾野が広いために、経済成長の牽引と雇用創出の面で波及効果が大きいと考えられたのだ。輸入代替工業化期の自動車産業政策とその問題点については第四章で詳述する。

輸入代替工業化政策の問題点は、国内市場向けの産業育成を主眼としたために、国際競争力のある産業が育たなかったことにある。輸出による外貨獲得能力を欠く一方で、工業化が進めば進むほど、国内では生産できない中間財や資本財の需要が増し、輸入が増えるという矛盾を抱えていた。このことは自動車産業に最も端的に当てはまる。外貨制約は一九八二年の対外債務累積問題を引き起こし、それを契機に輸入代替工業化政策は完全に行き詰まった。

以上のバックグラウンドを念頭において、いよいよ本題に入ろう。最初に自動車産業の最新の状況に焦点を当てる。